

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 50 OSS-EINDHOVEN

162-56
26 juni 1989

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het
milieu-effectrapport Rijksweg A50 Oss-Eindhoven /
[Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. -
Utrecht: Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-070-2
SISO 614.62 UDC [504.064.2:625.711.1] (492.93)
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Noord-Brabant /
rijkswegen ; Noord-Brabant.



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
IWO 23985

onderwerp

Advies voor richtlijnen
A-50 Oss-Eindhoven

uw brief
18 april 1989

ons kenmerk
U576-89/Bu/nm/162-55
utrecht,

26 juni 1989

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieueffectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding A-50 Oss - Veghel - Son - Eindhoven.

Overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bied ik U hierbij het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage aan.

Ik vraag Uw bijzondere aandacht voor het volgende:

1. Zowel uit deel a van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (Tweede SVV), als uit het recent verschenen Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) blijkt dat de automobiliteit in Nederland beperkt zal moeten worden. Infrastructurele maatregelen om de mobiliteitsbehoefte te verminderen, uitbreiding en verbetering van openbaar vervoer en fietsroutes, beïnvloeding van het prijsmechanisme (rekening rijden, fiscale maatregelen) en een stringent parkeerbeleid zullen te zamen moeten leiden tot een vermindering van de automobiliteit volgens de genoemde beleidsplannen. Dergelijke beleidsvoornemens zullen vertaald moeten worden in concrete maatregelen en projecten. Zowel het tweede SVV als het NMP doen hiertoe voorstellen.


Het lijkt de Commissie, dat ook bij de besluitvorming over de wegverbinding Oss - Veghel - Son - Eindhoven veel aandacht zal moeten worden geschonken aan de vertaling van de bovengenoemde nationale doelstellingen in concrete maatregelen. In het MER voor de wegverbinding zal daarom naar het oordeel van de Commissie in elk geval een alternatief moeten worden beschreven, waarbij maximaal toepassing wordt gegeven aan de automobiliteitbeperkende maatregelen. Mogelijk betekent dit een 'verbetervariant', waarbij bestaande knelpunten door een pakket van maatregelen kunnen worden weggenomen en er geen nieuwe weg zal moeten worden aangelegd. Het toepassen van milieubescherpende voorzieningen in combinatie met deze verbetervariant zal tot een meest milieuvriendelijk alternatief kunnen leiden.

De Commissie realiseert zich dat de uitvoering van een dergelijke verbeter-variant niet van de initiatiefnemer, de regionale directie van Rijkswaterstaat, alleen kan worden verwacht. Samenwerking tussen de betrokken directies van Uw Ministerie en de initiatiefnemer, zullen hiervoor nodig zijn.

2. In de startnotitie wordt gesteld, dat voor een aantal tracégedeelten het tracé vastligt. Dit zou ook gelden voor het tracé oostelijk van Nistelrode. Het is de Commissie bekend, dat het zandlichaam voor dit tracégedeelte reeds is aangelegd en dat mogelijk binnenkort zal worden begonnen met de aanleg van het wegdek. Niettemin zal in het milieu-effectrapport gekeken moet worden naar andere tracévarianten voor dit gedeelte, omdat uit de deelnota Natuur & Landschap van de Studie hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant (1984), die o.a. aan de startnotitie ten grondslag ligt, blijkt dat de oostelijke variant schadelijk is voor het milieu.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het M.E.R. Zij zal ook gaarne vernemen op welke wijze U gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.

dr. H. Cohen,



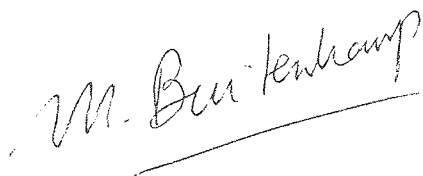
voorzitter

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 50 OSS-EINDHOVEN

Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de tracévastsstelling van rijksweg 50 (Oss-Eindhoven), uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

de werkgroep m.e.r. Rijksweg 50 Oss-Eindhoven,

de secretaris,



drs. M. Buitenkamp

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 26 juni 1989

INHOUDSOPGAVE

	<u>Pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	5
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	8
5.1. Algemeen	8
5.2. Alternatieven	9
5.2.1 Nulalternatief	9
5.2.2 Nulplus-alternatief	10
5.2.3 Autoweg-alternatief	10
5.2.4 Tracé-alternatieven	10
5.2.5 Milieubeschermdende maatregelen	11
5.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	13
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	15
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	17
7.1. Studiegebied	17
7.2. De bestaande toestand	17
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	19
8.1. Algemeen	19
8.2. Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect	19
8.3. Geomorfologie, bodem, grondwater	20
8.4. Oppervlaktewater	21
8.5. Flora, fauna en natuurgebieden	21
8.6. Landschapsbeleving, archeologische en cultuurhistorische objecten	22
8.7. Geluid en grondtrillingen	22
8.8. Luchtverontreiniging	23
8.9. Volksgezondheid en verkeersveiligheid	24
8.10. Openluchtrecreatie en toerisme	25
8.11. Cumulatieve en synergetische gevolgen van secundaire activiteiten	25
9. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	26

	<u>Pagina</u>
10. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	26
11. SAMENVATTING VAN HET MER	27

BIJLAGEN

1. Bekendmaking van de aanvraag van de m.e.r.-procedure in Staatscourant 82 d.d. 27 april 1989
2. Brief van Rijkswaterstaat van 18 april 1989 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage
4. Inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV, 1981) is de verbinding Oss-Eindhoven opgenomen in het hoofdwegennet, waarbij werd aangegeven dat in een studie zal worden nagegaan of een zodanige herziening van het vastgestelde tracé van de A-50 gewenst is, dat deze past in een structuurmodel, waarbij voorzien is in de verbindingen 's Hertogenbosch - Veghel - Eindhoven en Oss - Veghel - Eindhoven, die ten zuiden van Veghel samenvallen.

In september 1984 is de studie hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant (Stuhnob-nota) voltooid. Uit de bestudeerde structuurvarianten is door de Minister van Verkeer en Waterstaat, overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat, op 14 december 1988 gekozen voor structuurvariant C. Voor deze variant zal een tracéstudie worden uitgevoerd.

In deel a van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (tweede SVV, 1988) is de A-50 eveneens opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet in autosnelweguitvoering. Dat houdt in dat de verbinding als autosnelweg wordt uitgevoerd, c.q. als een tot autosnelweg uit te bouwen auto-weg. Tegen deze achtergrond heeft de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat de voorbereiding van de besluitvorming inzake de tracékeuze voor de wegverbinding ter hand genomen.

Op 1 mei 1989 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat de m.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding Oss - Veghel - Son - Eindhoven.

In deze procedure worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond plaats op 27 april 1989 in de Staatscourant (zie bijlage 1).

Per brief van 18 april 1989 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van de Wabm te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat zal namens de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag optreden, terwijl de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat initiatiefnemer is.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 18 mei, 9 juni en 20 juni 1989.

Op 9 mei 1989 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en is door de initiatiefnemers en bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 20 juni 1989 van gedachten naar aanleiding van een concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van een Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de wegverbinding Oss - Veghel - Son -

Eindhoven af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle, via bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties. Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste punten in dit advies.

Een strikte scheiding tussen de informatie die in de Projectnota en die in het MER thuishoort is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. De Commissie is er van uit gegaan, dat voor de tracé-/m.e.r.-procedure een geïntegreerde projectnota zal worden opgesteld, zoals dat is omschreven in deel a van het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer. Het advies van de Commissie bepaalt zich in hoofdzaak tot het MER(-deel). Daar, waar een onderscheid tussen MER(-deel) en projectnota(-deel) niet of nauwelijks mogelijk is, wordt gerefereerd aan Projectnota/MER.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Ter ondersteuning van de besluitvorming over de wegverbinding Oss-Veghel-Son-Eindhoven (A-50) zal milieu-effectrapportage worden uitgevoerd. De milieu-effectrapportage zal worden toegepast ten behoeve van de vaststelling van het tracé voor dit deel van de A-50. De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat treedt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als bevoegd gezag, de directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat is initiatiefnemer.

Het doel van het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage is de milieu-aspecten ten behoeve van de tracévaststelling voor de wegverbinding Oss-Eindhoven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven. De belangrijkste onderdelen van dit advies zijn hierna samengevat in de vorm van een aantal vragen en punten waaraan in het MER ten behoeve van de besluitvorming aandacht zal moeten worden gegeven.

Vorm en presentatie van het MER (hfdst 3)

- Het MER kan worden opgesteld als afzonderlijk document of als onderdeel van de projectnota
- De milieu-aspecten moeten begrijpelijk voor alle betrokkenen worden gepresenteerd.

Probleemstelling en doel (hfdst 4)

De probleemstelling moet duidelijk maken waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbinding niet of onvoldoende voldoet. Relevante beleidsdoelstellingen van Rijk, de provincie Noord-Brabant en de betreffende gemeenten moeten bij de formulering van de probleemstelling in aanmerking worden genomen.

Aangegeven moet worden welke prognoses er voor de vervoers- en verkeersontwikkeling worden gehanteerd. Deze gegevens moeten leiden tot een beschrijving die kan dienen als referentiekader voor de in het MER beschreven alternatieven en hun effecten.

De activiteit en de alternatieven (hfdst 5)

Het MER moet een overzicht geven van de activiteiten die bij de voorgenomen activiteit of alternatieven zullen plaatsvinden (par. 5.1)

De volgende alternatieven moeten in het MER worden uitgewerkt:

- het nulalternatief, dat wil zeggen de situatie waarin geen nieuwe weggedeelten worden aangelegd (par. 5.2.1);
- het nulplusalternatief, dat erop gericht is de belangrijkste knelpunten weg te nemen, in combinatie met automobiliteitgeleidende maatregelen (par. 5.2.2);
- het autoweg-alternatief, waarbij in combinatie met automobiliteitgeleidende maatregelen, een autoweg wordt aangelegd (par. 5.2.3);
- tracé-alternatieven voor een auto(snel)weg, zoals deze in de startnotitie aangegeven zijn (par. 5.2.4).

Milieubeschermdende maatregelen die getroffen kunnen worden om te verwachten milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen, moeten worden aangegeven (par. 5.2.5).

Het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (par. 5.2.6) kan bestaan uit een combinatie van het nulplusalternatief met milieubescherpende voorzieningen.

Te nemen en eerder genomen besluiten (hfdst 6)

Aangegeven moet worden hoe de besluitvorming zal verlopen en welke procedure en welk tijdsplan daarvoor zal worden gevolgd. Welke reeds genomen besluiten of beleidsvoornemens randvoorwaarden stellen aan de activiteit moet worden aangegeven, evenals de besluiten die nog genomen moeten worden om de activiteit te realiseren.

Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkeling van het milieu (hfdst 7)

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten autonome ontwikkelingen dient als referentiekader voor de beschrijving van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

Het studiegebied strekt zich uit tot gebieden die door de activiteit beïnvloed kunnen worden. Aanbevolen wordt de geologische, geomorfologische en hydrologische kenmerken van het gehele studiegebied te beschrijven. Daarnaast wordt een globale beschrijving van de biotische aspecten gevraagd. Vervolgens kan gedetailleerde aandacht aan elementen met hoge biotische en abiotische waarde worden gegeven.

Beschrijving van de gevolgen voor het milieu (hfdst 8)

Effecten op de geomorfologie, de bodem, het grondwater, het oppervlaktewater, flora, fauna, natuurgebieden, landschapsbeleving, archeologische en cultuurhistorische objecten, geluid en grondtrillingen, luchtverontreiniging, volksgezondheid en verkeersveiligheid, openlucht recreatie en toerisme moeten worden beschreven (zie par. 8.2 t/m 8.10). Ook cumulatieve en synergetische gevolgen van secundaire activiteiten moeten in het MER behandeld worden. Als belangrijke verschillen tussen de alternatieven worden verwacht, moeten de effecten per alternatief worden beschreven.

Vergelijking van de alternatieven (hfdst. 9)

Het MER moet een vergelijking bevatten van de alternatieven met als referentiekader de autonome ontwikkeling. Normen en waarden van het milieubeleid moeten daarbij betrokken worden.

Leemten in kennis en evaluatie achteraf (hfdst. 10)

- Welke leemten in kennis en informatie bestaan er nog? Welke onzekerheden zijn er ten aanzien van de gebruikte gegevens, de gebruikte voorspellingsmethoden en de te verwachten milieugevolgen?
- Wat is het belang van deze leemten in kennis voor de besluitvorming?
- Wie zal het evaluatieprogramma gaan uitvoeren en hoe zal gereageerd worden als grenswaarden zouden worden overschreden?

Samenvatting van het MER (hfdst. 11)

De samenvatting van het MER moet goed zijn afgestemd op de inhoud van het MER.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten daarvan duidelijk en objectief dienen te behandelen. Dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Het MER kan worden opgesteld als een op zichzelfstaand document. Het kan ook worden gepresenteerd als onderdeel van de project-nota. In het laatste geval zal het MER dan wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, duidelijk naar voren worden gebracht.
- Het MER moet voorzien zijn van een samenvatting, die goed is afgestemd op de inhoud van het MER of van het MER-gedeelte van de project-nota.
- Waar mogelijk en nuttig zal gebruik gemaakt moeten worden van grafische presentatietechnieken (kaarten, luchtfoto's, figuren, diagrammen e.d.).
- Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende tot het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Het milieu-effectrapport bevat een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (Wabm, art. 41j, lid 1a).

Het doel van het project moet helder en concreet worden beschreven op de grondslag van een kwantitatief en kwalitatief uitgewerkte probleemstelling, mede tegen de achtergrond van het maatschappelijke belang en de maatschappelijke behoefte. Dit is nodig voor het formuleren en onderling vergelijken van alternatieven. Het oplossen van zich voordoende milieuproblemen moet deel uitmaken van de doelstelling.

Bij het formuleren daarvan moeten criteria worden aangegeven waar de alternatieven en hun varianten aan worden getoetst.

De probleemstelling moet duidelijk maken waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbinding niet of niet voldoende beantwoordt aan redelijke eisen ten aanzien van de afwikkeling en veiligheid van het verkeer en de belasting van het milieu, alsook in hoeverre daardoor plaatselijke, regionale en nationale belangen worden geschaad, respectievelijk in welke mate die belangen door de voorgenomen activiteit worden gediend.

Voor zover relevant moeten de uitgangspunten dienaangaande van het Rijk, de provincie Noord Brabant en de desbetreffende gemeenten bij het formuleren van de probleemstelling in aanmerking worden genomen. Bijzondere aandacht dient te worden gegeven aan de doelstelling van de regering om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden, d.w.z. het woonwerkverkeer per auto en andere niet-zakelijke automobiliteit te beperken, in casu door geïntegreerde maatregelen betreffende een hoogwaardig openbaar vervoer, het locatiebeleid ten aanzien van woon- en werkgebieden en het beïnvloeden van verkeersstromen en parkeren. De dienaangaande in het tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer en de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening vermelde maatregelen moeten, in het bijzonder voor het formuleren van alternatieven, in het MER beschreven worden.

Ook de mogelijkheid tot het voeren van een beleid met een nog verder gaande ontmoediging van de automobiliteit ware in de beschouwingen te betrekken.

Voorts is het van belang aan te geven welke maatregelen nodig zijn om althans de (regionale) knelpunten in de onderhavige wegverbinding ongedaan te maken danwel te verbeteren.

De probleemstelling moet analyses en prognoses bevatten met betrekking tot de bestaande en de te verwachten verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteiten van wegvakken en kruispunten, zowel op de onderhavige verbinding als op de relevante andere wegverbindingen buiten de bebouwde kommen in het studiegebied, alsmede van het effect dat een nieuwe verbinding daar globaal op zou kunnen hebben. Hierbij zal ingegaan moeten worden op de vervoersstromen op de bestaande en de nieuwe wegverbinding, de intensiteiten op de nieuwe weg bij maximale belasting van de bestaande wegverbinding. Als prognosejaar voor de verkeersintensiteiten zal 2010 gekozen kunnen worden.

In de prognoses dient ook te worden ingegaan op de stimulerende werking van de voorgenomen activiteit op de economische en ruimtelijke ontwikkeling van kernen die gelegen zijn buiten de stadsregio's Oss, 's-Hertogenbosch en Eindhoven, zulks met het oog op de gematigde taakstelling voor de groei van die kernen in het streekplan.

Het is van belang dat ook met aanvullingen of veranderingen in het wegennet in de wat verder verwijderde toekomst, voorover te overzien, zo goed mogelijk wordt rekening gehouden. Althans moet worden voorkomen dat zulke ontwikkelingen, als gevolg van nu uit te voeren plannen, onmogelijk worden of in ernstige mate worden gehinderd. In algemene zin kan onder andere worden gedacht aan een fasering in de tijd, bijvoorbeeld door te beginnen met het uitvoeren van een alternatief met weinig schade voor het milieu. Het kan ook gaan om flexibiliteit in de wegenstructuur ten behoeve van stedelijke ontwikkelingen. Het is gewenst dat bij de probleemstelling aan deze problematiek aandacht wordt gegeven.

1 De Commissie denkt hierbij met name aan de beleidsvoornemens in het Nationale Milieubeleidsplan en de provinciale notitie "het kruispunt van wegen".

In de probleemstelling moet ook worden ingegaan op de kwalificatie "Grote ruimtelijke eenheid" die in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening aan een groot deel van oostelijk Noord-Brabant is gegeven, alsook op de mogelijke consequenties daarvan voor de voorgenomen activiteit. Hetzelfde geldt voor de aanduiding "Grote Landschappelijke Eenheid", die het streekplan geeft aan de zone ten oosten van Oss en Nistelrode.

Om de vervoerseconomische, verkeersveiligheids- en milieuproblemen in de huidige situatie zichtbaar te maken, dienen in de analyse de personen-vervoersstromen per tracégedeelte te worden onderscheiden naar:

- verplaatsingsmotief (bijv. woon-werk, zakelijk en overig),
- herkomst en bestemming,
- verdeling over de tijd.

Bij de goederenstromen moeten per tracégedeelte worden onderscheiden:

- vervoerswijze (spoor, vrachtauto),
- herkomst en bestemming,
- verplaatsingsafstand,
- verdeling over de tijd.

Bijzondere aandacht moet worden besteed aan het langzaam verkeer (vooral landbouwverkeer) en de wenselijkheid van scheiding der verkeerssoorten.

Rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid tot toepassing van plaatselijke mobiliteitsgeleidende maatregelen, zoals P+R-faciliteiten, restrictief parkeerbeleid in bepaalde gebieden en verbetering van het openbaar (weg- en rail-) vervoer.

De waarnemings- en berekeningsmethoden alsmede de veronderstellingen die gebruikt zijn bij het bepalen van de te verwachten vervoers- en verkeersintensiteiten dienen te worden beschreven, evenals de uitgangspunten en doelstellingen betreffende de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio's.

De analyse van de huidige vervoers- en verkeerssituatie moet zodanig zijn gestructureerd en gedetailleerd dat de uitkomsten kunnen dienen als referentiekader voor het beoordelen van de effecten van de in het MER beschreven oplossingsvarianten op de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en het milieu.

5. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

Een MER bevat ten minste een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen (Wabm. art. 41j, lid 1b).

5.1 Algemeen

In het beleidsvoornemen voor het tweede SVV wordt gesteld, dat voor de tracé-/m.e.r.-procedure projectstudies moeten worden uitgevoerd, waarin wordt getoetst aan het (mobiliteits-)geleidingsinstrumentarium en aan milieukwaliteitseisen en waarin de voor- en nadelen van wegprojecten en openbaar-vervoerprojecten afgewogen worden. Het tweede SVV vermeldt: "De projectnota bevat de kern van het afwegingsproces. Daar komt een antwoord op de vraag of de capaciteit en de kwaliteit van de verplaatsingsbehoefte in het studiegebied moet worden opgelost door aanpassing van de infrastructuur (van weg of spoor of water) dan wel door alternatieve vervoerwijzen te introduceren. Ook het niet aanleggen van een nieuwe verbinding, respectievelijk het niet uitbreiden van de bestaande (de zogeheten nul-variant), wordt in die beschouwingen meegenomen" (tweede SVV, blz. 199).

Om een samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur - zoals wordt voorgestaan in deel a van het tweede SVV - gestalte te geven, dient uitdrukkelijk te worden gezien, welke rol rail- en busvervoer kunnen spelen ter vermindering van het personen- en vrachtautoverkeer op de onderhavige wegverbindingen en welke rol organisaties van het openbaar vervoer vervullen in deze tracé/m.e.r.-procedure.

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit of alternatieven onder andere de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- amoveren van woningen en andere gebouwen;
- verwijdering van vegetatie;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen (spoor-)weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen.
- aanbrengen van het wegdek. De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur) dienen te worden beschreven.

- bouw van kunstwerken en aansluitpunten. Bij aantal en ligging van aansluitpunten dient rekening te worden gehouden met de functie, die de wegverbindingen vervullen voor het intraregionale verkeer.
- gebruik en beheer van de bermen;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting;
- bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals praatpalen en benzine-stations en parkeerplaatsen;
- onderhoud van tot stand gebrachte wegen met hun bebakening, markering en servicevoorzieningen;
- gebruik van de wegverbindingen;
- verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer en andere maatregelen ter beperking van de automobiliteit;
- afsluiten en/of verwijderen van weggedeelten, waarvan de functie is overgenomen door nieuwe voorzieningen;
- natuurbouw;

De beschrijving van de onderdelen zal per tracégedeelte en - variant gegeven kunnen worden. Daarbij zullen ook de mogelijk gefaseerde aanleg en de activiteiten ten behoeve van de fasering aan de orde moeten komen.

Daarnaast dient voor de bestaande route aandacht te worden besteed aan voorgestelde aanpassingen op de bestaande route Oss-Eindhoven, ten aanzien van wegprofiel, weginrichting, voorzieningen, opheffen barrièrewerking, milieumaatregelen.

5.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in het MER dient zorgvuldig te worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit een voorkeursalternatief naar voren kan komen danwel bepaalde alternatieven kunnen afvallen. De beschrijving van de alternatieven zal wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenminste de volgende alternatieven en nadere milieubeschermdende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

5.2.1 Nulalternatief

Het nulalternatief gaat er van uit dat geen nieuwe besluiten tot het aanleggen van nieuwe weggedeelten worden genomen. Met andere woorden: het nulalternatief is gericht op een verkeersontwikkeling waarbij verbetering van de bestaande infrastructuur niet of slechts zeer beperkt plaatsvindt. Ontwikkelingen die verbonden zijn aan de in het tweede SVV genoemde maatregelen, moeten in het nulalternatief worden betrokken. Met name is hierbij te denken aan het beperken van de automobiliteit en het bevorderen van de leefbaarheid van kernen en open ruimten.

Op grond van het bovenstaande dient aangegeven te worden of het nulalternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt voor uitwerking in de Projectnota/MER in het licht van de uitgewerkte probleemstelling.

Indien dit niet het geval is, dient het nulalternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

5.2.2 Nulplus-alternatief

Ook in het nulplus-alternatief is afgezien van een geheel nieuw tracé voor de onderhavige verbinding. Het is er op gericht de belangrijkste knelpunten weg te nemen, bijvoorbeeld door het maken van omleidingen om bebouwde kommen, gepaard aan mobiliteitsgeleidende maatregelen. Daarbij ware ook uit te gaan van een situatie waarbij de verbindingen 's-Hertogenbosch-Eindhoven en 's-Hertogenbosch-Oss als autosnelweg zijn uitgevoerd.

Aangegeven moet worden in hoeverre, als gevolg van de genoemde maatregelen de knelpunten worden weggenomen en de verkeersintensiteiten zich wijzigen.

5.2.3. Autoweg-alternatief

In de startnotitie wordt als alternatief voor de autosnelweg de aanleg van een autoweg aangegeven. Daarbij wordt tevens aangegeven dat dit alternatief gecombineerd zal moeten worden met automobilitieit-beperkende maatregelen, teneinde voldoende capaciteit te kunnen bieden.

In het MER zal aangegeven moeten worden waar het tracé voor de autoweg afwijkt van die voor de autosnelweg en welke verschillen er bestaan wat betreft aansluitingen, bochten e.d. Ook zal aangegeven moeten worden voor welke capaciteit de autoweg zal moeten voldoen en welk percentage beperking van de automobilitieit zal moeten worden bereikt, wil dit een haalbaar alternatief zijn. De wijze waarop de beperking van de automobilitieit zal worden aangepakt, moet eveneens in het MER worden aangegeven.

5.2.4 Tracé-alternatieven voor een auto(snel)weg

Uit de startnotitie blijkt dat voor een aantal weggedeelten een tracé-alternatief overwogen wordt. Een aantal weggedeelten wordt als gefixeerd beschouwd, omdat uit de voorstudie een aantal harde belemmeringen naar voren is gekomen, die tracé-alternatieven onmogelijk maken. Ten aanzien van de gefixeerde tracégedeelten wil de Commissie erop wijzen dat de oostelijke variant bij Nistelrode niet als zodanig zou mogen worden beschouwd. Uit inspraakreacties² komt naar voren dat er thans nog juridische bezwarenprocedures lopen voor de uitvoering van de aanleg van een weg op het reeds aangelegde zandweglichaam.

2 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3, 10 en 15.

